

A ILHA DO CABO FRIO: passado e presente

LAURA MARIA PEREIRA COUTO*
Primeiro-Tenente (T)

SUMÁRIO

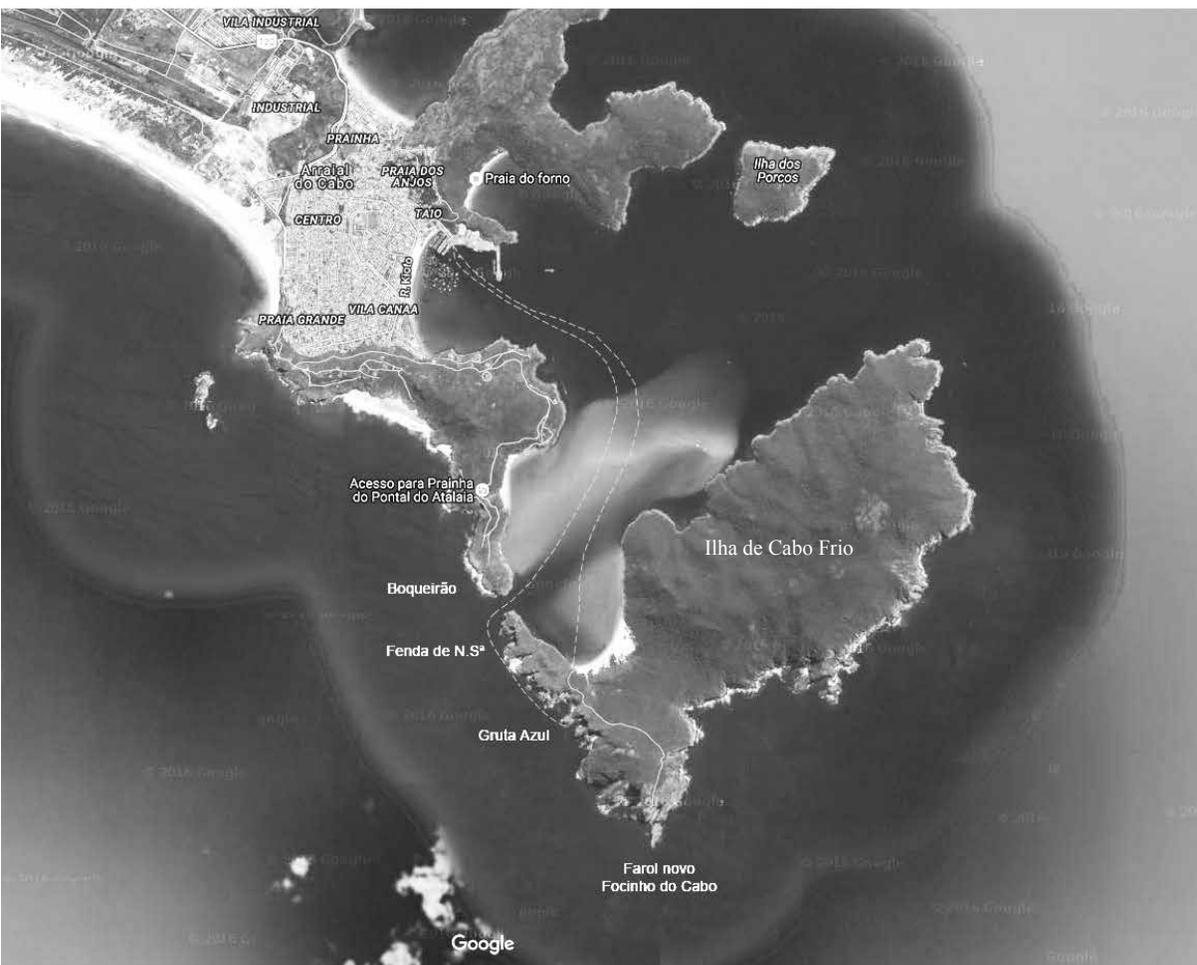
Naufrágios e faróis
Tráfico negreiro
Segunda Guerra Mundial
Acidentes por negligência e imprudência
Pesquisas científicas
Cuidados ambientais
Lendas
Dias atuais

Quem nunca desejou morar numa ilha que atire a primeira concha. Na Ilha do Cabo Frio, localizada no município de Arraial do Cabo, a leste do Rio de Janeiro nas coordenadas de 23°00'S e 42°00'W, os militares da guarnição do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM) acabam por realizar esse desejo no intuito de controlar as embarcações que

fundeiam e suspendem, vigiar os pescadores credenciados para que estes pratiquem a pesca artesanal e zelar pela preservação ambiental da Ilha, revezando-se em trios durante dois meses.

Arraial do Cabo, além de ser conhecida como a “capital do mergulho”, poderia ser chamada de a “capital do passeio”, pois todo ano milhares de turistas nacionais e

* Encarregada da Divisão de Biblioteca do IEAPM. Serve no Instituto há dois anos e oito meses e atuou em inspeções a serviços nos locais relatados neste artigo.



estrangeiros escolhem a região para fazer os tradicionais passeios de barco e aproveitar as águas cristalinas e a areia fina e branca das praias, estampadas por sua geologia e vegetação. No verão e nos feriados, a demanda pelos passeios aumenta e, conseqüentemente, o trabalho dos militares da Marinha do Brasil (MB) que servem no IEAPM também.

É preciso atenção tanto à legalidade da embarcação que irá fundear entre 100 e 200 metros de distância à beira da praia quanto ao limite de passageiros que irão descer das embarcações para tomarem sol

e se refrescarem nas águas transparentes da Ilha. Paralelamente a essa missão, os militares têm de estar preparados para fornecer informações precisas relacionadas às regras de uso ou responder qualquer tipo de indagação histórica e científica sobre a Ilha que seja feita pelo turista.

Alguns dos acontecimentos históricos relatados a seguir são transmitidos pelos guias turísticos durante os passeios ou pelos próprios militares que guarnecem a Ilha. Os relatos desses acontecimentos são importantes, porque só se preserva o ambiente em que vivemos ou que visitamos quando

o conhecemos em seus aspectos históricos, culturais e científicos.

A história da Ilha do Cabo Frio começa com a formação de suas rochas, predominantemente ígneas alcalinas, datada em 52 Ma (milhões de anos). “A Ilha apresenta um formato alongado e ocupa uma área de aproximadamente 6,7 km², alcançando, no seu ponto mais alto, 395 metros acima do nível do mar” (SAVI; NEVES, 2008, p. 28). É separada do continente por um canal de 130 metros de largura, denominado “Boqueirão”.

Acredita-se que, entre dezembro de 1503 e janeiro de 1504, o navegador Américo Vespúcio, a serviço da Coroa portuguesa, fundou na Ilha a primeira feitoria do Brasil. O regime de feitorias naquela época era destinado a ocupar-se do corte, transporte e armazenamento de madeira tintória, principalmente da árvore do pau-brasil, por indígenas, os quais

recebiam machados de ferro para executar tais tarefas (HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA, 1975). Há controvérsias sobre a localização correta desta feitoria. Mas, segundo Humboldt, a primeira feitoria do Brasil teria sido de fato na Praia do Anjo ou na Ilha do Cabo, e seu primeiro feitor foi o colono João de Braga. Segundo os comentários do Visconde Porto Seguro, a latitude de 18 graus teria sido mal interpretada, pois o autor teria escrito 23 graus e não 18 graus. Na letra antiga, o numeral 1 com o 2 e o 3 com o 8 eram muito parecidos (BERANGER, 1993).

Na porção sudoeste da Ilha localizam-se dois atrativos turísticos: a Fenda de Nossa Senhora e a Gruta Azul. A Fenda de Nossa

Senhora foi formada por processo de erosão diferencial acentuada, ou seja, desgaste da rocha intrusiva pela ação do mar e do vento. Possui este nome pelo fato do pescador Domingos André Ribeiro ter encontrado no local a imagem de Nossa Senhora da Conceição, em 1721, esculpida em pau de nogueira e com 26 centímetros de comprimento. A Gruta Azul encontra-se voltada para o mar aberto. Foi originada pela convergência de fraturas subverticais na rocha. Quando o mar está tranquilo, o reflexo do sol na água inunda de azul o teto da gruta.

Nos termos do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, a Ilha do Cabo Frio tornou-se um bem imóvel da União em 1947. Desde 1978 é de responsabilidade da MB, gravado com o Tombo de nº 19.012.0. Nessa mesma linha, conforme o inciso IV do Artigo 20 da Constituição Federal, são bens da União as ilhas costeiras (BRASIL, 1988). É notória a afeição de sua finalidade

pública, visto que está ocupada com bens e servidores da União para desempenho de atividades relacionadas à defesa nacional, pesquisa, proteção do meio ambiente e salvaguarda da vida humana no mar.

A responsabilidade administrativa da Ilha cabe ao IEAPM, fator que se reflete em seu elevado estado de preservação e no controle de acesso à trilha do Farol Velho. A responsabilidade pela operação e manutenção e pelo credenciamento ao acesso ao Farol Novo fica a cargo do Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR), e as instalações eletrônicas de radares são subordinadas ao Centro de Armas e Sistemas Operativos da Marinha (Casop). Existem na Ilha quatro residências geminadas duas

**Só se preserva o ambiente
em que vivemos ou
que visitamos quando
o conhecemos em seus
aspectos históricos,
culturais e científicos**

a duas para a guarnição do farol, uma torre de aço (o próprio farol), área concretada para pouso de aeronaves, posto de medida de sensores, laboratório para uso da pesquisa e alojamento para militares.

NAUFRÁGIOS E FARÓIS

O conjunto das forças naturais (correntes marinhas, nevoeiros e ventos) foi o principal causador dos acidentes ocorridos na costa da Ilha do Cabo Frio ou Promontório do Atalaia. Na noite do dia 5 de dezembro de 1830, a fragata britânica *Thetis*, depois de percorrer por cerca de três anos

a costa sul-americana do Pacífico, coletando impostos e arrecadando um fabuloso tesouro, entre ouro, prata e outros bens valiosos, bateu no que nos dias de hoje chamamos de Saco do Inglês, enseada

da Ilha do Cabo Frio. O capitão ordenou que os escaleres fossem postos na água e rebocassem o navio, mas a embarcação acabou por naufragar. Dos 300 homens que faziam parte da tripulação, 28 morreram (GOMES-FILHO, 1993).

Em 30 de janeiro de 1831, o Capitão Thomas Dickinson chegou ao porto do Forno para recolher os destroços e riquezas deixadas pela Fragata *Thetis*. Por precaução em não causar ciúmes ao governo brasileiro, ele tomou algumas medidas a fim de evitar possíveis ofensas quanto à instalação de seu grupo na Ilha. Assim, proibiu o hasteamento de qualquer bandeira no acampamento, a não ser para fazer sinais à sua embarcação, a HMS *Lightning*, atracada na enseada do Forno, e não deu à vila aparência de acampamento militar, ordenando que o guarda do tesouro tão somente portasse uma vara.

Apesar desses cuidados, o inglês não deixou de receber do Comando Naval Britânico no Rio de Janeiro comunicados sobre denúncias e insatisfações dos brasileiros. Certa vez, chamado à Corte para esclarecer acusações de que estaria interrompendo a atividade pesqueira e cortando árvores, Dickinson teve de provar que a enseada onde faziam o resgate não pertencia às áreas frequentadas pelos pescadores. O capitão foi acusado ainda de ter erguido uma fortaleza no local.

Durante a missão, houve dias em que doenças e infestações de insetos e animais peçonhentos alastraram-se pelo acampa-

mento e que as péssimas condições do tempo impossibilitaram a execução das atividades no mar. Com isso, a primeira tecnologia utilizada para recuperar o tesouro foi um “sino de mergulho”, confeccionado com

Instalaram o Farol de Cabo Frio a 390 metros de altura, o que fazia dele o mais elevado dos faróis do Império

dois tanques de aguada de ferro fundido, retirados de navios ingleses. Esse equipamento era muito pesado (4 toneladas) para ser operado na popa das lanchas e retirar o tesouro do fundo do mar. Determinado a não perder tempo, o Capitão Dickinson ordenou a construção de outro sino menor e mais leve, a partir de um tanque de água de 1 tonelada. No início de março de 1831, o novo aparelho entraria em operação, mas apenas no final do mês, quando Dickinson havia decidido recuperar pelo menos os apetrechos amarrados às boias, os mergulhadores acharam as primeiras moedas esparsas entre as rochas e também algumas barras de ouro.

Em março de 1832, o Capitão Thomas Dickinson recebia a ordem de deixar os trabalhos aos cuidados do comandante do Bri-
gue *Algerine*, o Capitão De Roos. Este con-

cluiria as operações de resgate do tesouro no dia 24 de junho, deixando definitivamente a Ilha do Cabo Frio em 1^o de agosto de 1832. Dickinson e sua equipe recuperaram, em moedas de ouro e prata, o montante de US\$ 588.621,00, enquanto o segundo comandante resgatou US\$ 161.379,00. De sorte foram recuperados 15/16 da quantia original, além de canhões, balas e âncoras.

Após três anos do acidente com a Fragata *Thetis*, o ponto mais elevado da Ilha foi escolhido para a construção do primeiro Farol de Cabo Frio, que cumpriria a dupla função de apoiar a navegação de cabotagem e a travessia oceânica. Instalaram-no a 390 metros de altura, ou a 2.190 palmos acima do nível do mar, o que fazia dele o mais elevado dos faróis do Império e motivo de vaidade para a província do Rio de Janeiro. Com a intenção de facilitar o desembarque e o transporte de todo o material, foram edificados arduamente “hum porto de meia cantaria, hum trapiche com guindaste, e quartel para o destacamento” e, para tornar o lugar habitável, construíram-se “aquedutos, edifício no porto, quartel para o Director do pharol, e alojamento para o fiel e faroleiros” (DANTAS, 2002, p. 59).

O Major Belegard foi o encarregado das obras e o cabo-friense Inácio Pereira Dias foi o mestre pedreiro responsável por sua execução. Em 17 de fevereiro de 1836, uma placa de inauguração foi colocada na porta de entrada da torre com a seguinte inscrição: “Imperando o muito alto e muito



Farol Novo de Cabo Frio e seu heliponto

poderoso Príncipe D. Pedro II e sobre os auspícios do Ministro da Marinha, Joaquim José Goes Torres, propício aos navegantes se ordenou e começou em 1833 e acabou em 1836. A luz te salve e guie” (GOMES-FILHO, 1993, p. 43).

O farol exibia um fecho de luz vermelha que, para a surpresa dos navegantes, nem sempre era visível. A explicação para a ineficiência do farol encontra-se num relatório da Marinha de 1836: “o Farol de Cabo Frio acha-se aceso (...), mas com pouco efeito, por não ser visto à grande distância: julga-se que a razão é terem vidros coloridos, chegados da Inglaterra, muito maior espessura do que deverião, absorvendo por isso a mor parte da luz”. O relatório recomendava abandonar os vidros ingleses e adaptar um mecanismo de rotação no candeeiro, para se distinguir a luz do farol de qualquer outra que se acendesse na costa (DANTAS, 2002, p. 59).

Apesar de acatadas todas essas recomendações, a luz do farol persistia em não ser avistada à distância. A verdadeira causa, apurou-se, não estava na espessura dos vidros ingleses, mas sim na natureza da

região, que se encontrava na maior parte do tempo coberta de névoa, como atesta o relatório do inspetor do Arsenal de Marinha, de 1844: “... basta reflectir que estando este (o pharol) a meio da alta montanha do Cabo, e que em quasi todo o anno está coberta de nevoa, não poderá jamais servir de guia aos navegadores, quer costeiros, quer vindos do alto mar” (Ibid, p. 60).

Em 1839, o Veleiro *Wizard*, que transportava material de construção, acabou afundando por bater próximo à Ponta do Anequin, na Ilha de Cabo Frio. O registro da posição do naufrágio no ano de 1839 foi assinalado na Carta Náutica Francesa de 1863 (Port du Cap Frio), do Capitão M. E. Mouchez, um dos melhores cartógrafos do século XIX (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2016).

Devido a todas essas dificuldades, uma nova torre de chapas de ferro fundido, cilíndrica, com altura de 16 metros, foi edificada no ano de 1861 em um costão de pedras conhecido como Focinho do Cabo. O atual aparelho luminoso é um dióptrico de 1ª ordem, girante, com luz de lampejos de 20 em 20 segundos. Seu foco luminoso, 155 metros acima do nível do mar, pode ser avistado em noites claras a 49 milhas náuticas (78,86 km) de distância (DANTAS, 2002).

A existência do Farol Cabo Frio também não foi suficiente para evitar o naufrágio do cargueiro britânico *Harlingen*, ocorrido em 1906 devido a mau tempo e forte vento sudoeste. Seus destroços estão espalhados pelo costão do Pontal do Atalaia, com a proa voltada para o Boqueirão, atraindo grande número de mergulhadores. Felizmente a tripulação conseguiu sobreviver (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2016).

Em 1864, foi concluída e inaugurada a linha telegráfica entre o Rio de Janeiro e Cabo Frio. Um aparelho do código Morse em Arraial do Cabo foi instalado no Morro

do Atalaia e outro junto ao Farol, no topo da Ilha de Cabo Frio. Este último funcionava por meio de uma linha telegráfica aérea que atravessava por cima do Boqueirão (ARRAIAL DO CABO, [19--]). Não há evidências científicas de que esta estação telegráfica no Farol tenha existido, mas é plausível que tenha sido criada uma estação de sinais semáforos na Ilha, prestando serviços de telecomunicações navio/terra/navio, como também de salvaguarda da vida humana no mar.

TRÁFICO NEGREIRO

A costa de Cabo Frio foi um dos pontos visados pelos traficantes negreiros que necessitavam do trabalho escravo para a produção agrícola e exportação de gêneros brasileiros, tais como café, açúcar, algodão, amendoim, milho e farinha, entre outros. Em 7 de abril de 1839, entre a Ilha do Cabo Frio e a Ilha de Âncora, foi apreendido pelo patrulhamento britânico o navio português *Ganges*, que trazia 419 escravos e 13 tripulantes, totalizando 182 toneladas. Na época, a Grã-Bretanha e o Brasil tinham feito um tratado para abolir o tráfico. Enquanto a legislação brasileira foi “para inglês ver”, a Marinha britânica cumpria sua parte, perseguindo negreiros que foram capturados e julgados por uma Comissão Anglo-Brasileira (GOMES-FILHO, 1993).

A justificativa do comandante do navio *Ganges* em navegar por águas proibidas ao tráfico foi a de que ele transportava colonos para Angola. Contudo, ventos adversos fizeram-no atingir a costa brasileira. A Comissão Mista descobriu que essa justificativa era falsa e que o comandante não era de origem portuguesa e sim brasileira. Para escapar das punições, era comum os navios negreiros fazerem-se passar por embarcações de outras bandeiras. Eles ainda conseguiam passaporte com roteiros de na-



Submarino U-513

vegação imaginários e documentação falsa que escondia a nacionalidade verdadeira do navio. Dos 419 escravos do Brigue *Ganges*, 40 morreram até o julgamento, e dos 379 declarados emancipados, 213 eram crianças.

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Decreto de 22 de agosto de 1942 oficializou a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, como resposta aos ataques e naufrágios frequentes de seus navios causados pelos submarinos do Eixo (Alemanha, Itália e Japão). As embarcações mercantes, inclusive as que transportavam a maior riqueza do município de Cabo Frio, o sal, eram alvo de ataques. Cabo Frio, nesse período, possuía cerca de 50 salinas. As maiores eram: a Perinas, da Companhia Salinas Perinas, de 198 hectares; a Massambaba, da Companhia Pereira Bastos; e a Viveiros, de Joaquim A. Nogueira da Silva, de 97 hectares (GOMES-FILHO, 1993).

No dia 25 de junho de 1943, um navio-tanque de bandeira americana, o SS *Eagle*, foi torpedeado pelo submarino alemão

U-513 nas águas da Ilha do Cabo Frio. O SS *Eagle*, mesmo com a proa destruída, não foi ao fundo graças aos seus compartimentos estanques. Logo após o torpedeamento, aviões lançaram bombas de profundidade contra o inimigo, mas o submarino já havia abandonado o local do ataque. Tempos depois, um avião brasileiro que patrulhava a região avistou o submarino U-513 e a

simultânea emersão de outro submarino, o U-199. Os submarinos alemães, ao sentirem a vigilância aérea, submergiram e escaparam do iminente ataque do avião. Quem estava no comando do U-513 no momento do ataque era o Capitão Fritz, que havia afundado o Porta-Aviões HMS *Ark Royal*, em 1941, e que, devido a esse feito, foi condecorado por Hitler com a Cruz de Ferro, a *Ritler Kreuz*. Além disso, ele tinha em sua folha de serviço mais de 50 mil toneladas de navios postos ao fundo. No comando do U-199 estava outro ás do terror, o Capitão Klauss, que com 29 anos já tinha afundado o HMS *Cossack*, tendo recebido também a *Ritler Kreuz*.

Em janeiro de 1944, um dirigível de fabricação norte-americana – da classe K-2, de 250 pés de comprimento –, patrulhando a costa pela madrugada, chocou-se no alto da Ilha do Cabo Frio. O dirigível foi acidentado à direita do farol velho em ruínas, cortando galhos de árvores e rasgando o invólucro de gás. Ele pertencia à Ala de Dirigíveis da Esquadra A, criada no Brasil para realizar patrulhas antissubmarinas,

coberturas de comboios, localizações de naufragos e serviços de salvamento. Esta ala era constituída de aeronaves do tipo “mais leve que o ar”, vulgarmente conhecidas pelo nome de *blimps*, e empregadas na caça aos submarinos, por possibilitarem ampla visão em todas as direções. Voavam baixo e vagarosamente, podendo manter-se sobre o seu alvo para precisar a pontaria antes de soltar suas bombas de profundidade.

Dos 11 tripulantes, apenas cinco se feriram. Um deles, impossibilitado de andar, foi retirado do alto da Ilha por um pescador. Mais tarde, alguns cabistas (nome dado aos indivíduos que nascem em Arraial do Cabo) recolheram no local do acidente os equipamentos e outros objetos destruídos. Ficaram interessados, particularmente, pelo invólucro da aeronave, constituído na parte externa por um forro grosso (uma espécie de lona prateada) e, internamente, por um forro mais fino. Com esses dois materiais confeccionaram casacos e tiras de tamancos, entre outros artefatos criativos.

Os *blimps*, quando estavam em patrulha, mantinham-se em alerta para tentar descobrir na superfície do oceano quaisquer sinais do submarino, tais como bolhas de ar, traços de óleo e “plumas” dos periscópios. Em linhas gerais, este aparelho constituía-se de um invólucro cheio de gás (hélio) e contava com dois motores paralelos instalados numa estrutura assemelhada a uma gôndola, onde também alojava-se a tripulação (de oito a dez homens). Sua

autonomia de voo era medida em dias, ao passo que a dos aviões é em horas. Sua velocidade atingia 40 nós. No trabalho de escolta de comboios, estas aeronaves foram muito úteis, principalmente durante a formação e no desmanchar dos mesmos, nas entradas e saídas de portos, zonas muito visadas pelos submarinos para lançarem-se em ataque. Apesar dos *blimps* não terem descoberto nenhum submarino na costa brasileira, transmitiam segurança aos navios de comércio, que os observavam com satisfação. Essas unidades de vigilância eram vistas constantemente pelos marítimos cabo-frienses e cabistas.

No trabalho de escolta de comboios, os dirigíveis foram muito úteis, principalmente durante a formação e no desmanchar dos mesmos, nas entradas e saídas de portos, zonas muito visadas pelos submarinos para lançarem-se em ataque

Outros acidentes ocorreram na Ilha do Cabo Frio, mas desta vez devido às navegações tecnicamente mal orientadas. No dia 23

ACIDENTES POR NEGLIGÊNCIA E IMPRUDÊNCIA

de novembro de 1947, às 3h59, o vapor inglês *Caduceus*, em viagem para Dakar, bateu nas pedras da Ilha do Cabo Frio, pois o farol não havia sido avistado. O vapor, apesar de gravemente avariado na proa, continuou a flutuar. Mesmo com todas as bombas de esgotamento funcionando, a água não deixava de crescer no tanque de vante e nos porões 1 e 2. Constatada a impossibilidade de voltar para o porto do Rio de Janeiro, o comandante resolveu conduzir o navio para a Enseada do Forno, onde fundeou o vapor ligeiramente encalhado de proa. Depois de passar por reparos, o *Caduceus* foi rebocado para a Baía de Guanabara. O inquérito instaurado na Capitania

dos Portos constatou negligência por parte do primeiro piloto, acusado de ter deixado de tomar as providências necessárias para a segurança da navegação e não haver chamado o comandante ao passadiço:

“É verdade que o piloto, em seu depoimento, declarou que às 3 horas, tendo marcado a estrela Canopus, constatou que a variação da agulha padrão, declinação magnética mais o desvio, não era de 14 graus e sim de 18 graus, e por isso alterou o rumo de 4 graus para fora, o que fez à revelia do comandante. Se o piloto tivesse examinado o problema na carta, com a necessária atenção, teria certificado que essa tardia correção de 4 graus era insuficiente para evitar o perigo (Procuradoria do Tribunal Marítimo, 1947 *apud* GOMES-FILHO, 1993, p. 187-188).”

Em 11 de agosto de 1951, à 1h35, quando navegava do Rio de Janeiro para o porto de Vitória, o navio *Santos*, construído em 1896 e pertencente à Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, transportando carga e 200 passageiros, foi de encontro às rochas da Ilha do Cabo Frio, ficando ali encalhado de proa, com graves avarias e água aberta, o que representava riscos para a tripulação e sua carga. Após os sinais de socorro, os navios *Poconé* e *Córdoba* foram recolher os passageiros, faina que terminou às 9 horas, sem incidentes.

Sondando os porões do vapor, verificou-se que o de número 1 apresentava mais de 3 braças de água; o de número 2, 2 braças,

e os demais estavam estanques. Às 10 horas, o capitão lavrou o protesto marítimo, determinando, entre outras medidas, a solicitação de rebocadores.

No dia 13, o navio foi rebocado pelo Rebocador *Comandante Dorat*, do Lloyd Brasileiro. O vapor dirigiu-se até a Enseada do Forno, onde foi deliberadamente encalhado e sua carga transbordada para um pontão. Procedidas as regras de emergência, o navio *Santos* partiu para a Baía de Guanabara. O Tribunal Marítimo alegou que a causa determinante do acidente foi a imprudência do comandante do navio, que não levou em

Grande parte da expansão do Projeto Cabo Frio, que incluiu a oferta de 26 cursos na área de Biologia Marinha e campo para o desenvolvimento de teses e trabalhos científicos, deveu-se aos recursos oriundos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT)

conta as condições da navegação iniciada e mantida durante três horas, com velocidade e mar de sueste, não reduzindo a marcha debaixo de cerração, tendo-se fiado apenas na marcação do odômetro, sem considerar o abatimento do rumo (GOMES-FILHO, 1993, p. 188). A Enseada do Forno, como observado, era o local de abrigo e encalhe para os navios que apresentavam problemas.

PESQUISAS CIENTÍFICAS

Não só acidentes e angústias testemunhou a Ilha do Cabo Frio. Em 1971, foi iniciado o Projeto Cabo Frio, sob ordem do Vice-Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva, na época diretor do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM). O Projeto teve por objetivo estimular a produção natural e promover a produção em cativeiro de peixes, crustáceos e moluscos na enseada de Cabo Frio ou corpos d'água adjacentes,

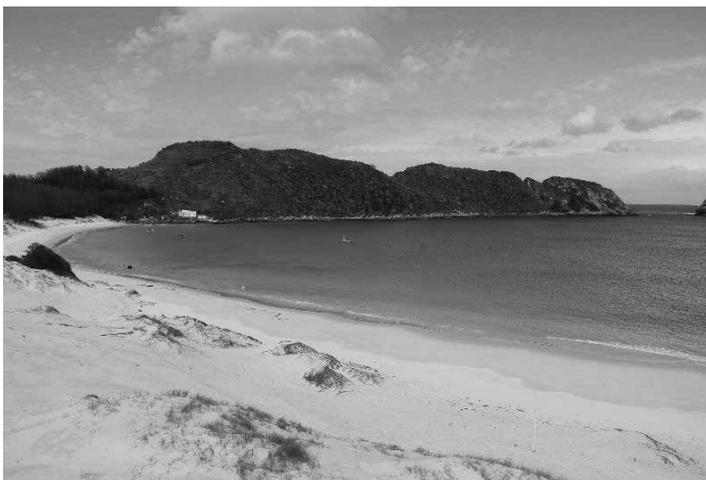
mediante a adição de água oceânica “fértil” e profunda do fenômeno ressurgência, responsável por aflorar os nutrientes à superfície (SILVA, 1974).

Para tanto, o projeto proveu a construção de pequenos laboratórios de química e biologia, usina piloto de gelo, 14 tanques de criação na Ilha do Cabo, duas boias oceanográficas, prédio da casa de força na Ilha, recuperação da cisterna de 500 mil litros nos terrenos desapropriados à companhia de pesca Tayo e apoio de 150 servidores, entre alunos e professores da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Grande parte da expansão do Projeto Cabo Frio, que incluiu a oferta de 26 cursos na área de Biologia Marinha e campo para o desenvolvimento de teses e trabalhos científicos, deveu-se aos recursos oriundos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), por meio da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), na época uma espécie de secretaria financeira para projetos aprovados pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq (INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA, 2014).

O Projeto encerrou-se com a criação do Instituto Nacional de Estudos do Mar (Inem), em 1984, ampliando os estudos nas áreas de Ciências do Mar, com a posterior mudança para o nome atual, Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, em homenagem ao idealizador do Projeto.

Em 29 de dezembro de 1978, a Usinas



Praia do Farol. Ilha de Cabo Frio

Siderúrgicas de Minas Gerais S. A. (Usiminas) e o IPqM fizeram um acordo para estudar a corrosão atmosférica do aço exposto em ambiente salino.

A Usiminas utilizou uma estação de 2 mil metros quadrados na Ilha, a fim de instalar 125 painéis de exposição para execução dos ensaios não acelerados de corrosão atmosférica e equipamentos para análise do teor de cloretos no ar. O convênio entre o IEAPM e a Usiminas neste projeto durou 35 anos.

No período de 1998 a 2010 foi realizado na Ilha o Projeto Flora, que teve por objetivo o reconhecimento da flora na região nos períodos de floração e frutificação. Alunos da Faculdade da Região dos Lagos, juntamente com os pesquisadores do Museu Nacional, tiveram autorização do IEAPM para visitar a Ilha e realizar o projeto (ALVES, 2006). Dentre outras conclusões, foi identificado que a Ilha possui uma flora rica nas famílias orquídea, bromélia e cacto e possui as maiores populações de *Vriesea sucrei* e *Sorocea*, todas estas na lista oficial de espécies ameaçadas de extinção. Além desse levantamento, o projeto buscou:

fornecer subsídios para o manejo e proteção ambiental da área; recuperar áreas degradadas; eliminar caprinos e populações invasoras de casuarina; e contribuir para a formação de recursos humanos na área de botânica, por meio de desenvolvimento de dissertações e teses.

Até hoje a Ilha do Cabo Frio serve como campo de provas para estudos na área da fauna e flora marinha e acústica submarina

a fim de subsidiar as pesquisas do IEAPM e contribuir para sua missão na “ampliação do conhecimento e a eficaz utilização do meio marinho, no interesse da MB e do desenvolvimento socioeconômico do País” (INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA, 2016).

CUIDADOS AMBIENTAIS

A presença dos servidores militares e civis da MB na Ilha do Cabo Frio proporciona muitas vantagens em relação à sua preservação ambiental:

- proteção de espécies ameaçadas de extinção no âmbito regional e nacional, como a orquídea *Cattleya intermedia*;
- manutenção da diversidade biológica

por permitir o abrigo e reprodução de animais e aves como o atobá-marrom;

- conscientização sobre as práticas de conservação, promovendo o turismo de educação ambiental e realizando inspeções que minimizam os impactos socioambientais decorridos da visitação;
- proteção de paisagens naturais e exemplares endêmicos como bromélias e cactos;
- proteção das características relevantes

da natureza geológica, geomorfológica, espeleológica, arqueológica, paleontológica e cultural, como o sítio arqueológico Sambaqui¹;

- proteção de recursos naturais necessários à subsistência de populações tradicionais, respeitando e valorizando sua cultura e promovendo-as social e economicamente, principalmente no que concerne ao patrulhamento aquático que impede a pesca industrial. Este trabalho é feito em cooperação com o Instituto Chico Mendes

A Ilha do Cabo Frio serve como campo de provas para estudos na área da fauna e flora marinha e acústica submarina a fim de subsidiar as pesquisas do IEAPM e contribuir para sua missão na “ampliação do conhecimento e a eficaz utilização do meio marinho, no interesse da MB e do desenvolvimento socioeconômico do País”

de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), responsável por gerir a Reserva Extrativista Marinha do Arraial do Cabo (Resex), que não inclui a Ilha.

Em 1997, a Ilha do Cabo Frio foi considerada pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais como a praia tecnicamente

¹ Sambaqui é encontrado no interior das dunas da Ilha. É um pequeno morro composto pelo empilhamento de conchas e moluscos, carapaças de crustáceos, ossos de peixes, aves e mamíferos que serviram de alimentação para a tribo local. Neste também eram enterrados os instrumentos usados no preparo dos alimentos e sepultados os mortos. Sambaqueiros é o nome dados aos povos europeus que se estabeleceram há 7 mil anos no litoral brasileiro e sobreviveram por 5 mil anos até serem extintos, há cerca de dois milênios. Viviam em pequenos grupos familiares. Há na Ilha indícios de áreas habitadas por até 300 indivíduos. (INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA. IEAPM 30 anos: (1984-2014). Arraial do Cabo, RJ: Public, 2014. p.79.)

mais perfeita do Brasil (*Revista Veja*, em 3/12/1997). Ela é frequentemente citada em revistas e *sites* de viagens como uma das praias mais bonitas do País. Este título deve-se à sua beleza natural somada ao seu elevado estado de preservação.

LENDAS

A Ilha do Cabo Frio, conhecida pelos cabistas por Ilha do Farol, é palco de muitas histórias pitorescas. Uma delas se deu com Benjamim e seu vizinho Damião (DAMACENO, 2003). Há muito tempo, Benjamim estava jogando futebol com alguns amigos na Ilha quando apareceu uma caveira desenterrada na areia. Os seus amigos começaram a chutar a caveira, fazendo-a de bola. Achando aquilo um desrespeito, Benjamim pediu para que eles parassem a brincadeira e enterrou novamente a caveira no areal.

Naquela mesma noite, o defunto da caveira apareceu-lhe em sonho, agradecendo pelo que havia feito. Em reconhecimento, o defunto lhe disse para que voltasse sozinho à Ilha no dia seguinte, a fim de ensiná-lo a encontrar um tesouro. O homem deveria subir ao areal até atingir a beira do mato, onde veria umas abelhas voando, até que parassem e fizessem um 8 no ar. Neste lugar, ele deveria cavar até achar o tesouro.

Benjamim acordou impressionado com o sonho e resolveu ir até a Ilha para tirar a prova. Mas, contrariando o pedido do defunto, convidou o vizinho Damião para ir junto. Chegando ao local, subiram os cômodos e, bem na beirinha do mato, encontraram as abelhas voando. Foram atrás delas, até que elas pararam e desenharam um oito. A esta altura, os dois já estavam bastante assustados. Começaram a cavar, cavar, a noite foi caindo e nada do tesouro. De repente, um jacu gritou e os dois saíram desesperados da Ilha.

Disse Benjamim que ficara de mão vazia porque não deveria ter ido acompanhado do seu vizinho.

Uma outra lenda é sobre um burro, denominado Bonito, que morou na Ilha (PEREIRA, 2013). Contam os pescadores da Praia dos Anjos que existia um burro de sabedoria humana que ficava atento à movimentação dos pescadores que desembarcavam na Ilha.

“Justificando a máxima ‘chegou o burro da ilha’, contam os antigos que, quando a tripulação de uma canoa de pesca desembarcava na praia da Ilha, o animal começava a observar de longe e atentamente o volume do material que o cozinheiro amontoava na areia. Com gestos inquietos, desconfiava da intenção do mestre-cuca quanto a explorá-lo no transporte daquelas bugigangas. O asno, que de burro só tinha o nome, notava o cozinheiro pensativo e começava a fitá-lo. O burro, ao entrar no pensamento daquele pobre marujo, entendia que logo estaria sendo utilizado como burro de carga, daí, sem mais pensar, desembestava-se colina acima e se embrenhava no mato.

O cozinheiro ficava irritado com a atitude do animal, porém paciência... O jeito era colocar as tralhas nas costas, fazer o papel do burro e caminhar duna acima. Com o areal íngreme, o esforço tinha que ser feito em dobro. O coitado do mestre-cuca encarava a subida com protesto e xingamento: ‘Raios! Destino fútil ter que carregar todo este peso nas costas quando se tem um burro que pode fazer esse transporte com pouco esforço’!

Reclamando, aquele senhor de idade sobe um grande cordão arenoso.

Na pequena cozinha, o fogo era ateadado e o feijão condimentado posto na panela com água. O prato a ser servido geralmente era uma ‘engrossa’, comida típica dos pescadores que consistia no cozimento do feijão com carne dessalgada, adicionando-se arroz, abóbora cozida e socada e um

pouco de farinha de mandioca para dar consistência ao mexido.

Esse ‘engrossa’, quando atingia certo grau de fervura, exalava um cheiro tão forte que era sentido por todos. Até o burro, ao fungar com suas narinas sensíveis, acolhia o aroma que o convidava ao banquete.

O cozinheiro batia panela anunciando a hora do almoço, e os tripulantes se acomodavam com os pratos na mão. O burro também se aconchegava, porém a distância. Com ar desconfiado, observava o cozinheiro, que o fitava com expressão de revolta. Ambos se entreolhavam em autoanálise: o cozinheiro com raiva e doido para dar uma boa surra no mulo vadio; o asno com fome e medo de apanhar daquele homem circunspecto. Finalmente, o coração humano cedia à cólera e oferecia ao animal uma parte do alimento. O burro comia rapidamente e, se precavendo do assédio do cozinheiro em utilizá-lo como burro de carga, tomava rumo do mato e só voltava à praia quando a canoa regressava a seu porto de origem.

Ao desembarcar na Praia dos Anjos, o cozinheiro não conseguia esquecer o animal injusto. Sem que algum pescador

se apercebesse, um estranho à comunidade mexia nos poucos peixes que estavam no fundo da canoa e solicitava: ‘Moço, posso pegar gratuitamente um desses peixes?’

O cozinheiro bronco, ainda revoltado com o ocorrido na Ilha, sem nenhuma timidez, respondia em voz alta: ‘Chegou o burro da Ilha!’”.

DIAS ATUAIS

No ano de 2015, crianças vinculadas ao Projeto Adolescer, da Associação do Abrigo do Marinheiro, puderam conhecer as instalações da Ilha do Cabo Frio e aprender conceitos como “faróis”, “preservação da natureza” e “Amazônia Azul”, agregando aprendizado à diversão.

De volta ao dia de trabalho, aos militares que vigiam a Ilha no ano de 2016, à noite, quando as embarcações de passeio vão embora e não há pescadores pela área, restam as estrelas do céu para brincar de identificar as constelações e adivinhar o rumo certo que deveria ser tomado pelas embarcações, remetendo-lhes à navegação antiga, na qual não havia bússolas e mostradores eletrônicos. Nosso passado e presente se interconectam.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS>; Ilha de Cabo Frio;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Ruy José Válka. Projeto flora da Ilha do Cabo Frio [manuscrito]. [S. l: s.n.], 2006.
- ARRAIAL DO CABO (RJ). Museu da Prefeitura. **Arraial do Cabo**: um século de telecomunicações [manuscrito]. Arraial do Cabo, RJ: [s.n.], [19--].
- BERANGER, A.F. *Dados históricos de Cabo Frio*. 2. ed. Cabo Frio: Procar, 1993.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- _____. Decreto-Lei nº 9.760, de 6 de setembro de 1946. Dispõe sobre os bens imóveis da União dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 6 set. 1946. Seção 1, p. 12.500.

- _____. Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 19 jul. 2000. Seção 1, p. 1.
- DAMACENO, Meri. *Cabistezas: "causos" do Arraial*. Talagarça: Arraial do Cabo, 2003.
- DANTAS, Ney. *Luzes do novo mundo: história dos faróis brasileiros*. Rio de Janeiro: Luminatti, 2002.
- GOMES-FILHO, Elísio. *Histórias de célebres naufrágios do Cabo Frio*. Rio de Janeiro: Texto & Arte, 1993.
- HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. v. 1, t. 1.
- INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA. *IEAPM 30 anos: (1984-2014)*. Arraial do Cabo: Public, 2014.
- _____. Missão. 2016. Disponível em: <<https://www1.mar.mil.br/ieapm/missao>>. Acesso em: 5 mar. 2016.
- NAUFRÁGIOS DO BRASIL. Rio de Janeiro. Região dos Lagos. Disponível em: <<http://www.naufragiosdobrasil.com.br>>. Acesso em: 29. fev. 2016.
- PEREIRA, Wilnes Martins. *Crônicas, contos, lendas*. Itaperuna, RJ: Hoffmann, 2013.
- SAVI, David Canabarro; NEVES, Maria Helena Campos Baeta. "Um meteoro que nunca existiu". *A Ressurgência*, Arraial do Cabo, n. 2, 2008.
- SILVA, Paulo de Castro Moreira da. Projeto Cabo Frio: trabalho de natureza técnico-científica. Rio de Janeiro: IPqM, 1974.